

filled zones (functionally, stylistically etc.). An important task in the architectural and landscape organization of a system of open urban spaces and in particular riverine areas is the creation of a barrier-free environment for the less mobile groups of the population. From an ergonomic point of view, ramps are more convenient and safe for people in general, therefore, while developing an architectural and planning system, it should be provided with the maximum number of ramps and smooth transitions from one functional area to another. Also the organization of additional green corridors and niches linking the main composition axis of the city's green framework with other elements of the open space system.

As noted above, Kharkov is a complex urban planning system. In conditions of dynamic urbanization development, particular importance is given to landscaping and gardening, within the framework of the development of the system of open urban spaces, as well as their harmonious synthesis with the architectural and planning structure of the city as a whole.

The system of open urban spaces (and in particular in the riverine territories of Kharkov) obeys the principles of multilevel and hierarchy, but it is necessary to apply the principle of continuity and coherence, following the modern tendencies of landscape urbanism in the architectural and landscape organization of the urban open space system. In conditions of organization, the following methods should be applied: recultivation of riverine territory; developing the connectivity of the green framework; orientation to pedestrians; the adaptability of the urban environment to all residents of the city; scientific and educational saturation to create a bio-positive environment.

ОРГАНІЗАЦІЯ КОМФОРТНОГО РУХУ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ

О. С. ГЕРАСИМЕНКО, С. М. ЧЕПУРНА,

Харківський національний університет міського господарства

імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)

E-mail: s.chepurna0274@gmail.com

Маломобільні групи населення (МГН) – це люди, що відчують труднощі при самостійному пересуванні, отриманні послуг, необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. Це люди, яким заважають бар'єри або перешкоди у вигляді звичайних сходів, не кажучи вже про тротуарні бордюри.

За оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я за 2015 р, більше 1 мільярда людей мають якусь форму інвалідності. Це відповідає майже 15% населення світу. Від 110 мільйонів (2,2%) до 190 мільйонів (3,8%) людей 15 років і старше відчують значні труднощі у

функціонуванні. Більш того, показники інвалідності зростають у зв'язку зі старінням населення і зростанням тягарем хронічних порушень здоров'я. Нажаль, такі люди нерідко стикаються з негативним ставленням, недоступністю транспорту і громадських будівель, а також обмеженою соціальною підтримкою.

При проектуванні об'єктів, доступних для маломобільних груп населення повинні бути враховано:

- доступність до місць цільового відвідування і безперешкодність переміщення всередині будинків і споруд;
- безпека шляхів руху (у тому числі евакуаційних), а також у місцях проживання, обслуговування і прикладення праці;
- своєчасне отримання повноцінної і якісної інформації, що дозволяє орієнтуватися в просторі, використовувати обладнання (у тому числі для самообслуговування), отримувати послуги, брати участь у трудовому і навчальному процесах;
- зручність і комфорт середовища життєдіяльності.

Проектні рішення об'єктів, що доступні для інвалідів, не повинні обмежувати умов життєдіяльності інших груп населення. Забезпечення доступного середовища і безперешкодного доступу до будівель і споруд, транспорту та інформації – одне з фундаментальних прав людини.

Реабілітація людей з обмеженими можливостями є не тільки актуальною проблемою для суспільства, а й пріоритетним напрямком державної соціальної політики.

Доступне середовище – це фізичне оточення, об'єкти транспорту, інформації та зв'язку, дообладнати з урахуванням проблем, що виникають у зв'язку з інвалідністю, і дозволяє людям з обмеженими фізичними можливостями вести незалежний спосіб життя.

В Західній Європі та Америці використовуються найрізноманітніші пристосування, що допомагають таким людям вести повноцінний спосіб життя: це різного виду пандуси, особливі ліфти в будинках і підйомники у метрополітенах, спеціально обладнані автобуси, стоянки для інвалідів, тактильні доріжки і т.п. Такий стан речей обумовлено тим, що в розвинених країнах робота за адаптацію середовища для таких груп населення ведеться вже дуже давно.

Великій Британії нині діє закон стосовно інвалідів, що був прийнятий ще в 1944 році. У Сполучених Штатах просування подібного закону було пов'язане з боротьбою за свої права ветеранів в'єтнамської війни, що в підсумку домоглися можливості вести повноцінне життя в соціумі і для себе, і для нащадків. Вже в 1961 році в США був прийнятий новий стандарт про доступність будівель для інвалідів. В 1975 році ООН прийняла Декларацію про права інвалідів, а потім з'явилося ще

кілька документів міжнародного рівня: Всесвітня програма дій щодо інвалідів (1982 рік), Конвенція про права інвалідів (2006 рік) і ін.

Всі ці законодавчі ініціативи в розвинених країнах успішно втілюються в життя, і на сьогоднішній день інвалід-візочник в Європі або в США відчуває себе цілком комфортно.

ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРЕДМЕТНО-ПРОСТОРОВОГО СЕРЕДОВИЩА ПІШОХІДНИХ ВУЛИЦЬ

А. В. КРАВЕЦЬ, С. М. ЧЕПУРНА,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: s.chepurna0274@gmail.com

Сьогодні в умовах сучасної техногенної цивілізації стрімко з'являються нові типи високо комфортних міських просторів. Сучасна практика міського дизайну потребує науково обґрунтованих принципів організації таких просторів, що відповідають рівню міської культури і ідеалам міста ХХІ століття. Для вирішення цих завдань буде вкрай корисним вивчення досвіду організації пішохідних просторів у міських центрах і, в першу чергу, пішохідних вулиць.

Під комфортом міського середовища розуміється:

- Поділ транспортного і пішохідного руху - створення безтранспортних зон і пішохідних просторів (безпека і психологічна захищеність людини);
- Пішохідна вулиця як загальноміський громадський центр лінійного характеру (виникає особлива форма проведення часу - прогулянки вздовж вітрин, кафе, магазинів);
- Інтер'єрний характер простору, облаштованого і оснащеного ергономічними меблями та обладнанням;
- Вулиця як рекреація з особливою атмосферою для проведення часу;
- Психо-емоційний і «естетичний» комфорт як розвинена форма спілкування громадян в сучасному місті.

На основі теоретичного аналізу можна виявити особливості організації предметно-просторового середовища пішохідної вулиці як «тотального синтезу» дизайну з різними видами проектно-художньої діяльності - архітектурою, містобудівним, ландшафтним, графічним і монументально-декоративним мистецтвом.

У процесі організації предметно-просторового середовища пішохідної вулиці як єдиного просторового комплексу виникає питання про